

 CERTIFIÉ ISO 9001:2000	BULLETIN TECHNIQUE RISLONE	
	Bulletin technique n° : TB-31109-1	Page 1 de 2
	Date 1 ^{re} publication : 13 février 2009	Date de révision : S.O
	Scellant de bloc Liquid Copper ^{MC} Rislone® - Antifuite pour tubulure d'admission et radiateur	Pièce n° : 31109

SCELLANT DE BLOC LIQUID COPPER^{MC} – ANTIFUITE POUR TUBULURE D'ADMISSION ET RADIATEUR

Le scellant de bloc/antifuite Liquid Copper^{MC} Rislone® colmate les fuites importantes où les antifuites ordinaires n'ont aucun effet. La formule une étape colmate définitivement les fuites dans les joints, radiateurs, radiateurs de chauffage, tubulures d'admission, blocs, culasses et bouchons de protection antigel. Pour voitures, camionnettes, fourgonnettes, VUS et VR. **Le nouveau scellant une étape contient un verre liquide à base de silicate de sodium compatible avec l'antigel; il n'est donc pas utile de vidanger le circuit de refroidissement.** Sans danger pour le circuit de refroidissement s'il est utilisé selon les instructions. S'utilise avec tous les types d'antigel, y compris le liquide de refroidissement vert ou bleu (à base de silicate) et le liquide rouge/orange ou jaune à durée prolongée (OAT/HOAT).

NOTA : Il faut vidanger les circuits de refroidissement sales ou partiellement obstrués avant d'utiliser le produit.

MODE D'EMPLOI :

1. Laisser le moteur refroidir. S'assurer que le moteur est assez froid de façon à pouvoir enlever sécuritairement le bouchon du radiateur.
2. Bien agiter. Verser directement le **SCELLANT LIQUID COPPER^{MC}** dans le radiateur. Pour un petit circuit de refroidissement, par exemple un 4 cylindres sans climatisation, verser ½ flacon.
CONSEIL : Si l'on ne peut pas accéder au bouchon de radiateur : pour les résultats les plus rapides, retirer la durite supérieure où elle est reliée au haut du radiateur et verser le produit dans la durite. Remettre la durite en place et serrer le collier. S'il y a un réservoir de trop-plein pressurisé, on peut aussi verser le produit dans ce réservoir.
3. Remplir le radiateur et le réservoir de trop-plein au niveau approprié puis remettre le bouchon de radiateur en place.
4. Mettre le chauffage en marche (HOT) et faire tourner le ventilateur à grande vitesse.
5. Démarrer le moteur et le faire tourner au ralenti pendant 5 minutes.
6. Arrêter le moteur et le laisser refroidir.
7. Faire l'appoint du radiateur et laisser le **LIQUID COPPER^{MC} RISLONE®** dans le circuit de refroidissement pour assurer une protection continue. Conduire le véhicule comme à l'habitude.



N° de pièce :	31109
Article CUP :	0 69181 31109 1
Caisse CUP :	1 00 69181 31109 8
Taille du flacon :	510 g (18 oz) (poids net)
Dim. du flacon :	2,6 x 2,6 x 7,4
Cap. en flacons :	50
Caisse :	6 flacons par caisse
Dim. caisse :	8,1 x 5,5 x 8
Capacité caisse :	356
Poids, caisse :	8 lb
Palette :	TI 39 HI 5 Total 195
Hauteur palette :	45 po
Code tarifaire :	3824.90.9290

Dose

1/2 flacon pour petit circuit de refroidissement comme 4-cylindres sans climatisation. Un flacon pour circuit de capacité normale (plupart des moteurs 4, 6, 8 et 10 cylindres). Pour circuit de plus grande capacité, 1 flacon par 6 gallons de capacité.

COLMATE DÉFINITIVEMENT LES FUITES DE CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

SCELLANT LIQUIDE

Pénètre les fuites, grandes et petites, dans les tubulures d'admission, culasses, blocs et radiateurs en plastique, aluminium et fonte.

FIBRES ANTIFUITES

Les additifs de fibres s'ajoutent au liquide pour renforcer et faciliter un colmatage permanent des fuites de joint.

ESSAI EN LABORATOIRE ASTM D3147

Méthode d'essai standard pour essayer les additifs antifuites pour liquide de refroidissement de moteur.

Cette méthode d'essai comprend les dispositions d'examen pour l'évaluation préalable des matériaux antifuites devant être utilisés dans les circuits de refroidissement de moteur.

Gomme		Particules		Filtre	Trou rond final	Fente finale	Liquide perdu
Avant	Après	Avant	Après				mL
Oui	Non	Non	Non	0,030	0,025	0,005	230

Les résultats de cet essai montrent que l'on peut colmater avec succès un trou rond de 0,025 et une fente de 0,005 de large avec ce produit. Mais dans la réalité, du fait de la formule spéciale au silicate de sodium, il peut colmater une fuite plus importante que ne le montre l'essai, dans des applications réelles.

BUT D'UN CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

Dans la chambre de combustion d'un moteur, la température monte jusqu'à 5 000 degrés, c'est-à-dire une chaleur suffisante pour faire fondre le moteur entier en moins de 30 minutes! Environ 1/3 de l'énergie du carburant est converti en puissance utile pour propulser le véhicule, 1/3 est dissipé par le système d'échappement et le 1/3 restant est éliminé par le circuit de refroidissement.

FONCTIONNEMENT D'UN CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

Le liquide de refroidissement, mélange d'eau et d'éthylène glycol (antigel), est pompé dans la chemise d'eau du moteur de façon à absorber la chaleur dégagée par la culasse, les pistons, les chambres de combustion, les parois des cylindres, les soupapes, etc. Le liquide de refroidissement chauffé circule de la chemise d'eau au radiateur, par une durite de radiateur; grâce à un ventilateur, le liquide est refroidi et revient au moteur par l'autre durite de radiateur. On **ÉCONOMISE** du carburant et on **PROLONGE** la durée de service du moteur quand le circuit de refroidissement atteint rapidement un intervalle de fonctionnement très étroit et le maintient, sans considération des extrêmes de température extérieure ou des charges imposées au moteur. Au démarrage du moteur, la température doit monter rapidement puis rester équilibrée (ni trop haute ni trop basse). Il importe de comprendre en quoi l'état du liquide de refroidissement et des éléments du circuit de refroidissement peut affecter l'économie d'utilisation et la durée de service du moteur!